

Recherches sociographiques



Brian J. YOUNG, *Promoters and Politicians. The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-1885*

Albert Faucher

Volume 20, numéro 1, 1979

Savoirs savants

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/055827ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/055827ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)

1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Faucher, A. (1979). Compte rendu de [Brian J. YOUNG, *Promoters and Politicians. The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-1885*]. *Recherches sociographiques*, 20(1), 128-129. <https://doi.org/10.7202/055827ar>

rupture entre les scientifiques québécois et le régime duplessiste, d'autre part recherche d'alliances nouvelles dans des directions diverses (gouvernement fédéral, Parti libéral, industries, corporations professionnelles, etc.).

Ces alliances nouvelles tracent le passage vers la dernière étape d'évolution retenue par l'auteur : les années 1960-1965 ou la Révolution tranquille. Sous le gouvernement de Jean Lesage, plusieurs transformations surviennent à divers niveaux de la structure sociale mais une en particulier prédomine : la soumission systématique des affaires publiques et politiques à une administration de type scientifique. La Révolution tranquille sera l'affaire du « scientifique », devenu, dans les rangs de la Fonction publique, le « technocrate » (page 72). C'est, en d'autres termes, la vocation technocratique du gouvernement libéral d'alors qui rapproche à nouveau le pouvoir politique et la science au Québec. Dans ce contexte, prend logiquement forme et sens la réclamation d'une « politique scientifique » provinciale, soit la gestion scientifique de la science elle-même dans le cadre plus large de la technocratie gouvernementale en voie d'implantation. Tel est le pas nouveau tenté par la communauté scientifique québécoise afin d'être reconnue et respectée comme institution de première force en ce pays.

Pour conclure, on saura gré à Raymond Duchesne d'avoir produit un livre clair, original et fort bien documenté. On ne peut que souhaiter la parution d'autres livres de ce type en rapport avec des aspects différents ou encore complémentaires de la dimension socio-politique de la science au Québec.

Pierre ST-ARNAUD

*Département de sociologie,
Université Laval.*

Brian J. YOUNG, *Promoters and Politicians. The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-1885*, Toronto, University of Toronto Press, 1978, xiii + 193p. (3 cartes, index).

Les Québécois qui voyagent, ou plutôt, qui ont déjà voyagé par train entre Québec et Ottawa, se sont-ils jamais interrogés sur les origines historiques de ce service? Voyageant à l'enseigne C.P., ils y voient, ils y auront vu, une réalisation de la compagnie Canadien Pacifique, conçue par cette compagnie et achevée par elle vers 1885. Pourtant, la vérité est tout autre. Que s'est-il passé depuis 1853, année où fut mis sur papier, pour la première fois, un projet de chemin de fer Québec-Montréal, jusqu'en 1880, année où, de guerre lasse, le gouvernement Chapleau assumait l'entreprise, et jusqu'en 1885, année de la fusion complète du chemin de fer Québec-Ottawa avec la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique? Brian J. Young, professeur au Département d'histoire de l'Université McGill, a entendu la question et il s'est appliqué à reconstituer cet important épisode de notre épopée. Félicitons-l'en.

Le lecteur remarquera que le sous-titre se lit au pluriel : *The North-Shore Railways*. Disons donc que ce service ferroviaire a été conçu et réalisé par diverses entreprises, et par sections, que ces entreprises ont fusionné et que le service, enfin, des mains du gouvernement Chapleau qui l'avait rescapé des maillons de la finance, passa à celles du Canadien Pacifique. Il ne manque pas d'intérêt ce récit qui nous fait voir l'entreprise ferroviaire comme occasion de tripotage et comme sujet de disputes électorales. Le citoyen, comme consommateur ou usager, n'y trouve point son compte : il n'est pas question de lui. Cela n'est pas de la faute de l'auteur, puisqu'il ne peut rien changer à la réalité des choses. Et d'ailleurs, le lecteur, pour peu qu'il soit sensibilisé à la question constitutionnelle — et quel Québécois ne l'est pas? — y cherchera une preuve de l'efficacité (ou de l'inefficacité) économique de la Confédération, comme facteur de promotion du Québec, plutôt qu'une réponse à la question du coût d'un voyage ou du transport d'une denrée, de Québec à Ottawa. Car, en somme, voilà la question : il s'agit de relier Québec à Ottawa par un réseau de transport et de communication, en passant par ce qu'on appelait, dans ce temps-là, le Nord de la province de Québec.

Les deux premiers chapitres sont consacrés à la formation, à la motivation, à la conception d'un projet de chemin de fer du Nord, à l'obtention d'une charte, à la recherche de capital financier. La ville de Montréal est gagnée à l'idée d'un chemin de fer du Nord auquel elle serait raccordée, un chemin de fer de colonisation; elle est invitée à y participer financièrement: on attend d'elle une souscription d'un million de dollars (chapitre 3); du gouvernement, des subsides, des concessions de terres, des contrats. La participation du gouvernement fédéral à l'entreprise ferroviaire a stimulé la tendance aux revendications; la politique traditionnelle des terres, prérogative de la province en régime fédéral, et les besoins de colonisation, étayent ou justifient les interventions indirectes (chapitre 4) et les engagements financiers sous forme de subsides, de projets, de garanties d'intérêt sur dette obligataire, ouvrent la voie à l'intervention directe du gouvernement en cas d'impasse financière et l'oblige même à se substituer à l'entreprise privée à l'heure de la faillite (chapitre 5). Le chemin de fer, dans les années 1870, c'est pour le gouvernement de la province de Québec « *a noose* »... Une trappe, un piège. Le chemin de fer du Nord, un piège à ours pour Boucherville et Joly (chapitre 6). Enfin, les deux derniers chapitres expliquent le dénouement de l'affaire. Le gouvernement Chapleau hérite du chemin de fer du Nord; il s'en tire par une transaction plus ou moins heureuse avec le Canadien Pacifique, celui-ci s'en portant acquéreur, solution qui laisse une cicatrice dans les finances de la province.

D'un déroulement aussi complexe l'auteur aura fait une narration intéressante et instructive, une narration qui illustre les rapports entre la politique et la finance, rapports qui émaillent bien l'histoire politico-économique du pays et nous ramènent aux sources légendaires du *political boss* états-unisien. Curés et zouaves québécois naviguent élégamment en canot d'écorce à travers ces eaux torrentueuses.

Tout intéressante qu'elle soit, la lecture de ce récit peut s'avérer difficile pour le lecteur peu initié à l'histoire ferroviaire du pays. Fort heureusement, les tracés cartographiques vont l'aider à s'y retrouver. De plus, les chemins de fer de la rive nord arrivent à un moment d'une histoire déjà avancée et s'y trouvent en opposition avec le Grand Tronc, l'âme damnée de la Confédération, qui occupe déjà la place et qui tolère mal les concurrents. D'où la difficulté qu'éprouvent les autres entreprises ferroviaires à s'imposer à l'attention des financiers — à Londres, notamment — et à s'accréditer dans l'opinion publique.

Tout cela l'auteur nous le dit, mais il aurait pu le décanter clairement, étant donné que l'opposition du Grand Tronc aux chemins de fer de la rive nord semble en avoir sérieusement retardé l'exécution. D'autres points importants retiennent notre attention, points que l'auteur aurait pu dégager davantage. On s'attend, par exemple, à ce qu'il eût trouvé dans le rôle du clergé, ou encore, dans le plan confédératif, un pôle d'intégration à sa recherche. Au deuxième chapitre de son ouvrage, on le croirait lancé dans la voie Ryan (*The William-Ryan approach*: non, non, le clergé de la province de Québec ne tire pas de l'arrière, il n'a jamais été rétrograde devant le progrès économique!) Mais déjà, pages 23-24-25, l'auteur pouvait laisser entendre, ce qui eût été conforme au sous-titre de son ouvrage, que le rôle du gouvernement fédéral comme agent de promotion économique, ou comme arbitre dans les conflits entre les villes de Québec et de Montréal, s'imposerait comme hypothèse de base dans l'organisation des matériaux de sa recherche. Il n'en est rien; rien qui s'impose comme centre de gravité dans la composition du livre. Le lecteur n'en souffrira pas trop, probablement, puisque le signataire de ce compte rendu a pu en achever la lecture sans ennui, avec intérêt même. Il s'est demandé en fermant le livre, et parions que telle pourrait être la pensée qui a guidé l'auteur, si jamais les promoteurs du transcontinentalisme ont attaché quelque importance à la province de Québec comme retaille de leur plan confédératif.

Albert FAUCHER

Département d'économique,
Université Laval.